

D. ĆORIĆ, Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju...
Zb. Prav. fak. Rij. (1991) v. 31, br. 2, 917-934 (2010)

917

TREBA LI REPUBLIKA HRVATSKA RATIFICIRATI ATENSKU KONVENCIJU IZ 2002. GODINE?

Dr. sc. Dorotea Ćorić, izvanredna profesorica
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

UDK: 347.791.3:368.23
Ur.: 4. listopada 2010.
Pr.: 23. studenoga 2010.
Pregledni znanstveni rad

Sažetak

Atenska konvencija iz 2002. godine značajnije mijenja sustav odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika u odnosu na sustav odgovornosti iz Atenske konvencije iz 1974. godine izmijenjena Protokolom iz 1976. i 1990. godine.

Dvostupanjski sustav odgovornosti, visoke granice odgovornosti prijevoznika, obvezno osiguranje odgovornosti uz izravnu tužbu prema osiguratelju nedvojbeno su rješenja kojima se poboljšava položaj putnika.

Međutim, tako pooštreni uvjeti prijevoznikove odgovornosti osnovni su razlog da ni nakon osam godina od usvajanja Konvencija iz 2002. nije ispunila uvjete za stupanje na snagu.

Zbog toga su u okviru Međunarodne pomorske organizacije iz 2006. usvojene posebne Rezerve i Smjernice za primjenu Atenske konvencije iz 2002. godine.

Sadrže odgovarajuće rezerve koje države članice mogu izjaviti u postupku ratifikacije Konvencije iz 2002. godine

Europska unija 2009. godine usvojila je Uredbu o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nezgode. Uredba implementira Atensku konvenciju iz 2002. u europski pravni sustav. Nezavisno o potvrđivanju Atenske konvencije iz 2002. godine od Unije i njezinih država članica, Uredba će se početi primjenjivati u državama članicama ne kasnije od 31. prosinca 2012.

S obzirom na navedeno, u radu se posebno ističe pitanje odnosa Republike Hrvatske prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine te sagledavanje svih pravnih i ekonomskih posljedica koje bi njezina primjena mogla izazvati.

Ključne riječi: *prijevoznik, stvarni prijevoznik, odgovornost, ograničenje odgovornosti, obvezno osiguranje.*

1. UVODNE NAPOMENE

Na području međunarodnog pomorskog prijevoza putnika i prtljage prva unifikacijska rješenja postignuta su Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine (Konvencija iz 1961.) i Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem iz 1967. godine (Konvencija iz 1967.).¹

S obzirom na to da navedeni unifikacijski instrumenti nisu postigli značajnije prihvatanje na međunarodnom planu, u okviru Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization - IMO*) pristupilo se izradi novih unifikacijskih rješenja koja bi, u jednom instrumentu, objedinili prijevoz putnika i prtljage morem.

Razlog takvom pristupu leži u činjenici da se u praksi ugovor o prijevozu prtljage redovito sklapa uz ugovor o prijevozu putnika.

Kao rezultat takvih nastojanja na diplomatskoj konferenciji održanoj u Ateni od 2. do 13. prosinca 1974. godine usvojena je Međunarodna konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem (u daljnjem tekstu - **Atenska konvencija iz 1974.**).²

Atenska konvencija iz 1974. izmijenjena je Protokolima iz 1976., 1990. i 2002. godine.

Protokoli iz 1976. i 1990. godine donose izmjene u iznosima odgovornosti prijevoznika i uvode novu obračunsku jedinicu.

Međutim, Protokol iz 2002. godine unosi značajnije sadržajne novine u sustav odgovornosti prijevoznika predviđen Atenskom konvencijom iz 1974.

Članci 1. do 22. Atenske konvencije iz 1974. kako su izmijenjeni Protokolom iz 2002., zajedno s člancima 17. do 25. Protokola iz 2002. i njegovim Prilogom, sačinjavaju cjelinu koja se naziva Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine (u daljnjem tekstu - **Atenska konvencija iz 2002.**).³

Iako Atenska konvencija iz 2002., godine znatno poboljšava položaj putnika još uvijek nije ispunila uvjete za stupanje na snagu.

Razlozi su visoki iznosi odgovornosti ili čak neograničena odgovornost prijevoznika, uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti te problem odgovornosti

1 Konvencija iz 1961. godine stupila je na snagu 1965., a Konvencija iz 1967. zbog nedovoljnog broja ratifikacija nije ispunila uvjete za stupanje na snagu. Tekstove navedenih instrumenata (hrvatski prijevod) v. u Grabovac, I., *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995.

2 Za tekst Atenske konvencije iz 1974. i Protokola iz 1976. i 1990. na engleskom jeziku i službeni prijevod na hrvatski jezik v. *Narodne novine- Međunarodni ugovori*, br. 2/1997. Atenska konvencija iz 1974. stupila je na snagu 28. IV. 1987. godine i ima 32 države stranke. Protokol iz 1976. stupio je na snagu 30. IV. 1989. i ima 25 država stranki. Protokol iz 1990. nije ispunio uvjete za stupanje na snagu. Stanje prema IMO web stranicama na dan 31. VIII. 2010.

3 Protokol iz 2002. godine na Atensku konvenciju iz 1974. na engleskom jeziku i hrvatskom prijevodu objavljen je u *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 42, br. 157, 2003., str. 221.-263. Konsolidiran tekst Atenske konvencije iz 2002. v. Prilog I. Uredbe EZ 392/2009 OJ 131/29.

za slučaj smrti ili tjelesne ozljede putnika koja je posljedica terorističkog akta ili drugih ratnih rizika.

Navedene zaprjeke za njezino stupanje na snagu pokušale su se ukloniti usvajanjem posebnih Rezervi i Smjernica Međunarodne pomorske organizacije.⁴

I u okviru Europske unije poduzete su određene mjere s ciljem prihvaćanja odredbi Atenske konvencije iz 2002. godine u europski pravni sustav.⁵

U nastavku rada dat će se kratak prikaz osnovnih obilježja sustava odgovornosti prema navedenim međunarodnim i europskim propisima, s posebnim osvrtom na stanje u Republici Hrvatskoj i pitanja njezinog odnosa prema najnovijim promjenama na području pomorskog prijevoza putnika i prtljage.

2. ATENSKA KONVENCIJA IZ 1974. GODINE

Atenska konvencija iz 1974. godine primjenjuje se na međunarodni prijevoz putnika i prtljage, a prema čl. 1. toč. 9. to znači svaki prijevoz u kojem se, prema ugovoru o prijevozu, polazište i odredište nalaze u dvije različite države, ili u jednoj državi ako se, prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe, usputna luka nalazi u drugoj državi.

Uz činjenicu da se radi o međunarodnom prijevozu, za primjenu Atenske konvencije potrebno je ispuniti bar jednu od dodatnih pretpostavki iz čl. 2. Konvencije:

- polazište ili odredište prema ugovoru o prijevozu mora biti u državi stranci Atenske konvencije,

- brod mora viti zastavu ili biti upisan u upisnik brodova u državi stranci Atenske konvencije i

- ugovor o prijevozu mora biti sklopljen u državi stranci Atenske konvencije.

Prema čl. 3. Atenske konvencije prijevoznik za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika odgovara na temelju *dokazane krivnje*. To znači da je tužitelj (stradali putnik) dužan dokazati da su smrt ili tjelesna ozljeda nastali za vrijeme prijevoza zbog krivnje, odnosno nemarnosti prijevoznika.

Međutim, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastali kao posljedica pomorske nezgode (*brodolom, sudar, nasukanje, eksplozija, požar ili mana broda*) prijevoznik odgovara na temelju *pretpostavljene krivnje*. Da bi se oslobodio odgovornosti, prijevoznik mora dokazati da na njegovoj strani ne postoji krivnja ili nemarnost, odnosno da je poduzeo sve razborite mjere kako bi se šteta izbjegla.

Prijevoznik je odgovoran i za štetu ako se događaj koji je prouzročio smrt ili tjelesnu ozljedu putnika dogodio zbog radnje ili propusta njegovih radnika ili zastupnika koji rade u granicama svojeg zaposlenja, kao i za dijela i propuste radnika i zastupnika stvarnog prijevoznika kada ovi djeluju u granicama svojeg zaposlenja.

4 *Infra*, t. 4.

5 *Infra*, t. 5.

Ako prijevoznik dokaže da je šteta prouzročena krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem, temeljem čl. 6. Atenske konvencije prijevoznikova odgovornost može se isključiti ili ublažiti.

Navedeni temelji odgovornosti koji vrijede za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, vrijede i za gubitak ili oštećenje ručne (kabinske) prtljage. To je prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili je čuva i nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu.

Za ostalu prtljagu (stvar ili vozilo) koja se prevozi na temelju ugovora o prijevozu putnika, ako dođe do gubitka ili oštećenja za vrijeme prijevoza, vrijedi načelo pretpostavljene krivnje, bez obzira na narav događaja koji je prouzročio štetu.

Treba naglasiti, da prema Atenskoj konvenciji krug osoba protiv kojih se može podnijeti odštetni zahtjev čine prijevoznik, stvarni prijevoznik, kao i radnici ili punomoćnici prijevoznika ili stvarnog prijevoznika.⁶

Prijevoznik je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu. Stvarni prijevoznik je osoba koja je različita od prijevoznika, a koja je ili vlasnik broda, naručitelj iz brodarskog ugovora ili brodar koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili dio prijevoza.⁷

Za smrt i tjelesne ozljede putnika i za štete na prtljazi prijevoznik odgovara ograničeno. To znači da odgovara samo do propisanih novčanih iznosa i kada je stvarno pričinjena šteta iznad tih iznosa.

Iznosi ograničenja prijevoznikove odgovornosti u čl. 7. i 8. Atenske konvencije iz 1974., godine izraženi su u zlatnim francima (*Poincaré franak*) i iznosi za smrt i tjelesne ozljede putnika – 700.000 zlatnih franaka po putniku i putovanju.

Granica odgovornosti za gubitak ili oštećenje ručne prtljage iznosi 12.500 franaka po putniku i putovanju. Oštećenje vozila, uključujući i prtljagu u ili na vozilu, seže do 5.000 zlatnih franaka po vozilu i putovanju, a granica za gubitak ili oštećenje ostale prtljage iznosi 18.000 zlatnih franaka po putniku i putovanju.

Prema rješenjima Atenske konvencije osnova za izračunavanje odgovornosti prijevoznika je putovanje, bez obzira na broj štetnih događaja tijekom putovanja u odnosu na istoga putnika. Uz to, propisani iznos ograničenja vrijedi i u slučaju kumulacije zahtjeva (tužbi), tj. ako ima više vjerovnika čije tražbine proizlaze iz istog putovanja.⁸

Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti, ako tužitelj (stradali putnik) dokaže da je smrt ili tjelesna ozljeda nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio u namjeri da prouzroči takvu štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.⁹

6 Pitanje aktivne i pasivne legitimacije prema Atenskoj konvenciji uz 1974. v. u Marin, J., Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet Zagreb, 2005., str. 40.

7 Čl. 1. st. 1., t.(a) i (b) Atenske konvencije iz 1974. godine.

8 Čl. 12. Atenske konvencije iz 1974. godine.

9 Čl. 8. Atenske konvencije iz 1974. godine.

Atenska je konvencija prvi put izmijenjena Protokolom iz 1976. godine.

Cilj **Protokola iz 1976.** bio je uvođenje Posebnog prava vučenja (PPV) (*Special Drawing Rights* - SDR) kao nove obračunske jedinice ograničenja odgovornosti.¹⁰

Naime, ubrzo nakon usvajanja Atenske konvencije pokazalo se da Poincaré franak kao obračunska jedinica nije više predstavljao dovoljno stabilnu osnovu za vrjednovanje iznosa ograničenja.

Tako je Protokolom iz 1976. ustanovljena granica odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne povrjede putnika u iznosu od 46.666 PPV-a po putniku i putovanju, za gubitak i oštećenje ručne prtljage iznos od 833 PPV-a po putniku i putovanju, za gubitak i oštećenje vozila iznos od 3.333 PPV-a, te za gubitak ili oštećenje druge prtljage 1.200 PPV-a.¹¹

Obračunska jedinica preračunava se u nacionalnu valutu države suda koji raspravlja spor na temelju službene vrijednosti te valute na dan donošenja presude ili na dan koji stranke sporazumno odrede.

Vrijednost nacionalne valute u Posebnom pravu vučenja, za države članice Međunarodnoga monetarnoga fonda, obračunava se po metodi koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond, a za države koje nisu članice Međunarodnoga monetarnog fonda prema metodi koju odredi odnosna država.

Daljnji naponi da se poboljša položaj putnika u međunarodnom pomorskom prijevozu rezultirali su 1990. godine donošenjem novog protokola na Atensku konvenciju.

Protokol iz 1990. znatno je povisio iznose prijevoznikove odgovornosti: za smrt i tjelesnu povredu putnika na 175.000 PPV-a, za gubitak i oštećenje ručne prtljage na 1.800 PPV-a, za gubitak ili oštećenje vozila na 10.000 PPV-a, te za gubitak i oštećenje prtljage različite od ručne 2.700 PPV-a.¹²

Isto tako, Protokol iz 1990. predviđa jednostavniji postupak za buduće povišenje iznosa odgovornosti, tzv. *tacit acceptance procedure* – postupak prešutnog

Pojam bezobzirno i sa sviješću da će do štete vjerojatno doći (*recklessly and with knowledge that such damage would probably result*) koristi su u drugim međunarodnim pomorskopравnim konvencijama. U našoj pravnoj teoriji zastupljeno je mišljenje da se radi o težem obliku krajnje nepažnje za čije je postojanje uz krajnju nepažnju potreban i daljnji element svijesti o vjerojatnosti nastupanja štetnih posljedica. To je ponašanje koje znači hotimičnu ravnodušnost glede posljedica, iako nedostaje prava namjera djelovati u određenom pravcu i puna svijest o posljedicama. Podrobnije vidjeti Grabovac, I., *Gubitak prava na ograničenje odgovornosti brodara u prijevozu stvari morem*, Uporedno poredbeno pravo, Zagreb, 1989., str. 51.

- 10 Posebno pravo vučenja (PPV) kao obračunsku jedinicu za izražavanje granica odgovornosti brodovlasnika odnosno brodara uveo je Međunarodni monetarni fond 1969. u svrhu uvođenja stabilne osnove za vrjednovanje iznosa ograničenja odgovornosti. U početku je bio definiran kao protuvrijednost određene količine zlata, pa kao zbroj fiksnih vrijednosti iznosa šesnaest valuta te njihov postotni udio u ukupnom iznosu jedne jedinice PPV-a. Danas košaru valuta čine američki dolar, euro, engleska funta i japanski jen. S obzirom na to da se tečajevi navedenih valuta svakodnevno mijenjaju, tako se i vrijednost PPV-a mijenja. Njegova se vrijednost može pronaći na mrežnoj stranici MMF-a.

11 Čl. 2. Protokola iz 1976.

12 Čl. 2. Protokola iz 1990.

prihvaćanja. Postupak je jednostavniji i brži jer više za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti nije potrebno sazivanje diplomatske konferencije stranaka Atenske konvencije.¹³

3. ATENSKA KONVENCIJA IZ 2002. GODINE

Najnovija, sadržajno najznačajnija izmjena Atenske konvencije iz 1974. postignuta je Protokolom iz 2002. godine.

Kao što je uvodno istaknuto, među strankama Protokola iz 2002., Atenska konvencija iz 1974. kako je izmijenjena Protokolom tumačit će se kao jedan jedinstveni dokument – Atenska konvencija iz 2002.¹⁴

Osnovni razlog za još jednu izmjenu Atenske konvencije iz 1974. bile su brojne pomorske nezgode¹⁵ koje su pokazale da su postojeći konvencijski iznosi ograničenja odgovornosti preniski u odnosu na moguće odštetne zahtjeve.

Pored toga, rješenja prijevoznikove odgovornosti kod prijevoza putnika nastojala su se ujednačiti u odnosu na rješenje te odgovornosti u ostalim granama transporta.¹⁶

Naime, pomorski prijevoz jedini je način prijevoza čije pravno uređenje odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, uz iznimke za slučaj pomorske nezgode, počiva na konceptu dokazane krivnje. U ostalim granama prijevoza, odgovornost se, u načelu, zasniva na relativnom kauzalitetu.

S tim u svezi, za štete koje nastanu kao posljedica smrti i tjelesne ozljede putnika Atenska konvencija iz 2002. godine poznaje dva sustava odgovornosti, ovisno o tomu je li šteta posljedica pomorske nezgode ili nije.

Prema čl. 3. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. za štetu koja je posljedica pomorske nezgode prijevoznik odgovara na temelju objektivne (kauzalne) odgovornosti.

Treba istaknuti, da Konvencija iz 2002. godine dopunjuje listu pomorskih nezgoda tako da izričito navodi prevrnuće broda kao pomorsku nezgodu, što po Atenskoj konvenciji iz 1974. nije bio slučaj.¹⁷

Dakle, za one slučajeve za koje prijevoznik prema rješenjima Atenske konvencije iz 1974. odgovara prema načelu pretpostavljene krivnje, nova Konvencija

13 Čl. 8. Protokola IZ 1990.

14 V. čl. 15. Protokola, *supra*, toč. 1.

15 Nezgoda broda *Estonia* 1994. u Baltičkom moru odnijela je 852 života broda *Herald of Free Enterprise* u Belgiji 1987. godine 193 života. Popis je još crniji kada se dodaju nezgode trajekta *Neptun* koji je 1993. u Haitiju odnio preko 2000 života ili trajekta *The Princess of the Orient* koji je na Filipinama odnio 150 života. Podaci prema mrežnoj stranici: www.telegraph.co.uk/news/worldnews/eu, posjećena 21. studenog 2010.

16 Kroger, B., *Passengers carried by sea – should they be granted the same rights as airlines passengers?*, referat na Konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora (CMI), Singapur, 2001.

17 V. čl. 3. st. 5. Atenske konvencije iz 2002. godine.

uvodi objektivnu odgovornost, što znači da se prijevoznikova odgovornost pooštrava.

Atenska konvencija iz 2002. predviđa određene slučajeve kada prijevoznik neće odgovarati za smrt i tjelesnu ozljedu, bez obzira što je ista posljedica pomorske nezgode, tzv. egzoneracijski razlozi.

Prema navedenom stavku članka 3. prijevoznik neće odgovarati ako dokaže: a) da je šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili izuzetne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave ili b) da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjene s namjerom da se prouzroči šteta.

Isto tako, prijevoznik se može u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti za štetu, ako dokaže da je ista prouzročena krivnjom ili nemarnošću samoga putnika.¹⁸

Objektivna odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika prema čl. 3. st. 1. ograničena je do iznosa od 250.000 PPV-a i to s obzirom na svakog putnika i svaku zasebnu nezgodu. Ako visina štete prelazi taj iznos do koje prijevoznik odgovara prema načelu objektivne odgovornosti, tada će on biti obavezan naknaditi i preostali iznos pretrpljene štete do 400.000 PPV-a ako ne dokaže da je štetni događaj nastao bez njegove namjere ili nemarnosti.

Za štete koje nisu posljedica pomorske nezgode, temeljem st. 2. čl. 3. Konvencije iz 2002. prijevoznik odgovara prema načelu dokazane krivnje. I u ovom slučaju krivnja uključuje namjeru i nemarnost, i prijevoznika i osoba koje rade za prijevoznika, s obzirom na poslove koje te osobe obavljaju u okviru svog zaposlenja.

Dakle, Atenska konvencija iz 2002. kod ozljede putnika, koja nije posljedica pomorske nezgode, glede temelja odgovornosti ne donosi novine u odnosu na tekst Atenske konvencije iz 1974.

Maksimalan iznos odgovornosti je 400.000 PPV-a, po putniku i događaju. Države članke odredbama svoga nacionalnog zakonodavstva mogu propisati i višu granicu odgovornosti ili propisati neograničenu odgovornost (*opt-out*) klauzula, o čemu moraju obavijestiti depozitara.¹⁹

Konvencija iz 2002. mijenja i kriterij (osnovicu) za primjenu graničnog iznosa odgovornosti. Prema Atenskoj konvenciji iz 1974. to je bilo putovanje (neovisno o broju štetnih događaja), dok je prema Konvenciji iz 2002. svaki putnik i događaj posebno, što znači da se u slučaju više štetnih događaja tijekom istoga putovanja granica odgovornosti obračunava odvojeno za svaki štetni događaj.

Za štete zbog gubitka ili oštećenja prtljage Konvencija iz 2002. razlikuje ručnu (kabinsku) prtljagu te ostalu prtljagu i vozila.

Prema st. 3. čl. 3. Konvencije iz 2002. za gubitak i oštećenje ručne prtljage u slučaju pomorske nezgode prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, a u drugim se slučajevima krivnja prijevoznika mora dokazati.

¹⁸ V. čl. 6. Atenske konvencije iz 2002.

¹⁹ Čl. 7. st. 2. Atenske konvencije iz 2002.

Za ostalu prtljagu i vozila prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, znači odgovara osim ako dokaže da je događaj koji je prouzročio štetu nastao bez njegove krivnje ili nemarnosti.²⁰

Konvencija iz 2002. godine donosi i niz drugih novina kojima se poboljšava položaj putnika.

Značajna novina jest uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.²¹

Obvezu pribavljanja takvog osiguranja za svaki brod koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, ima osoba koja stvarno obavlja prijevoz ili dio tog prijevoza.²² Visina obveznog osiguranja odgovornosti za navedene štete jest 250.000 PPV-a po putniku za svaki zaseban događaj, što znači da odgovara granici do koje prijevoznik odgovara na temelju kauzaliteta.

Uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti do konvencijskih iznosa nastojalo se osigurati potencijalnom tužitelju (stradalom putniku) sigurniju i bržu naplatu odštetnih zahtjeva.

S tim u svezi, Konvencija iz 2002. predviđa i pravo oštećene osobe da svaki zahtjev pokriven obveznim osiguranjem do iznosa od 250.000 SDR-a može ostvarivati izravno od osiguratelja odgovornosti.²³

4. IMO REZERVE I SMJERNICE ZA PRIMJENU ATENSKJE KONVENCIJE IZ 2002. GODINE

Protokol iz 2002. još uvijek nije ispunio uvjete za stupanje na snagu. Do 31. kolovoza 2010. Protokol su, od potrebnih deset, potvrdile četiri države.²⁴

Glavni razlog takvom stanju jest činjenica da su prijevoznici i njihovi osiguratelji iskazali nezadovoljstvo uređenjem odgovornosti za štetu koja je prouzročena terorizmom i ratnim rizicima uopće, naglašavajući da tržište osiguranja ne može izdržati visoke iznose odgovornosti predviđene Protokolom.²⁵

Kako bi se ubrzalo stupanje na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine i osigurala adekvatna zaštita putnicima u pomorskom prijevozu, Pravni odbor IMO-a je u listopadu 2006. usvojio Rezerve i Smjernice za implementaciju Atenske konvencije

20 Čl. 3. st. 4. Atenske konvencije iz 2002.

21 Čl. 4(bis) Atenske konvencije iz 2002.

22 Protokol ne sadrži nikakve izmjene u pravnom položaju stvarnog prijevoznika, pa on u dijelu prijevoza koji obavlja ima ista konvencijska prava i obveze kao i sam prijevoznik. Protokol propisuje uvođenje pojma prijevoznik koji stvarno izvršava čitav prijevoz ili dio prijevoza. Više v. u Marin, J., op. cit., bilj. br. 6., str. 58.

23 Više o obveznom osiguranju odgovornosti u Atenskoj konvenciji iz 2002. v. Pospišil-Miler, M., *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, Poredbeno pomorsko pravo, br. 158, Zagreb, 2004., str. 239.-244.

24 To su Albanija, Latvija, Sv. Kitts i Nevis i Sirija. Podaci prema web stranicama IMO-a: www.imo.org, posjećena 1. listopada 2010.

25 Hare, J., *Passenger cover, the Athens Convention and Terrorism*, BEACON April 2007, str. 22. Isto tako, Pospišil-Miler, M., op. cit., bilj. br. 19., str. 251.-258.

iz 2002. godine.²⁶

Države se pozivaju da Atensku konvenciju iz 2002. potvrde uzimajući u obzir tekst navedenih Rezervi.

Rezerve se odnose na ograničenje odgovornosti prijevoznika, pribavljanja obveznog osiguranja odgovornosti te izdavanja potrebne svjedodžbe o osiguranju odgovornosti.

Služe kao uzorak rezervi na tekst Konvencije iz 2002. i omogućuju državama da prilikom potvrđivanja Konvencije pridrže pravo primjene nižih iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika i osiguratelja u odnosu na tražbine zbog smrti i tjelesne ozljede putnika nastale kao posljedica ratnih rizika.

Prava pridržana Rezervama tumačit će se uzimajući u obzir Smjernice za primjenu Konvencije iz 2002., ili bilo koje njihove izmjene, u svrhu osiguranja ujednačenosti. U slučaju da prijedlog za izmjenu Smjernica, uključujući i iznose odgovornosti bude odobren od Pravnog odbora IMO-a, te će se izmjene primjenjivati od vremena kada to odredi Odbor. Međutim, to ne utječe na odredbe međunarodnog ugovora glede prava država da povuku ili izmjene svoju rezervu.

S obzirom na trenutno stanje na tržištu osiguranja, Smjernice predviđaju da posebni osiguratelji ili brokeri osiguranja pokriju ratne rizike, a drugi osiguratelji neratne rizike. Primjenjujući uobičajene klauzule ograničenja i isključenja svaki osiguratelj pokriva svoj dio. Države stranke izdaju potvrdu o obveznom osiguranju odgovornosti u skladu s Konvencijom iz 2002. kojom potvrđuje da su na snazi oba osiguranja.

4.1. Rezerve u odnosu na ograničenje odgovornosti prijevoznika

U skladu s točkom 1.2. Rezervi država stranka pridržava pravo da prilikom potvrđivanja Konvencije iz 2002. odgovornost prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su posljedica ratnih rizika, ograniči na iznos od:

- 250.000 PPV po putniku ili događaju ili
- 340.000 PPV po brodu za svaki događaj.

Ratni rizici obuhvaćaju smrt i ozljede nastale kao posljedica:

- rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka, građanskih sukoba koji zbog toga nastanu ili bilo kojeg neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje;

- zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja, kao i posljedica tih akata ili pokušaja da se oni izvrše;

- zaostalih mina, torpeda, bombi i drugog napuštenog ratnog oružja;

- postupka terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamjerno ili s političkim pobudama te

- konfiskacije ili eksproprijacije.²⁷

²⁶ <http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic-id=280&doc-id=6676>, posjećena 1. listopada 2010. Tekst IMO Rezervi i Smjernica v. u Prilogu II. Uredbe EZ 392/2009., OJ L 131/40.

²⁷ V. stavak 2.2. Smjernica.

Rezerva ima učinak neovisno o temelju odgovornosti prijevoznika koji predviđa Konvencija iz 2002.²⁸

Navedeno ograničenje odgovornosti primijenit će se isto i na odgovornost stvarnog prijevoznika, odgovornost osoba i punomoćnika kojima se u svom poslovanju služe prijevoznik ili stvarni prijevoznik, kao i ograničenja na ukupni iznos koji se može nadoknaditi u skladu sa Konvencijom iz 2002.²⁹

Međutim, Rezerva nema učinak u slučaju kada prijevoznik, zbog kvalificirane krivnje, izgubi pravo korištenja povlastice ograničenja odgovornosti, kao i u slučaju da je prijevoznik na posebnim ugovorom s putnikom izričito pristao na više iznose ograničenja od iznosa predviđenih Konvencijom iz 2002.³⁰

Isto tako, u skladu sa točkom 1.3. Rezervi, države pridržavaju pravo da na navedenu odgovornost primjene Institutsku klauzulu o isključenju rizika radioaktivnog onečišćenja, kemijskog, biološkog, biokemijskog i elektromagnetskog oružja (*Institutska klauzula br. 370.*).

U slučaju da tražbine pojedinih putnika prelaze navedeni maksimalni iznos od 340 mil PPV po brodu i događaju, prijevoznik će se moći pozvati na navedeno ograničenje odgovornosti pod uvjetom da poštuje proporcionalnu raspodjelu maksimalne svote ograničenja među utvrđenim tražbinama.

4.2. Rezerve u odnosu na obvezno osiguranje odgovornosti i ograničenje odgovornosti osiguratelja

Rezerve u svezi s obveznim osiguranjem omogućuju državama pridržati pravo da preuzmu obvezu ograničenja odgovornosti osiguratelja, te ograničiti zahtjev Konvencije o održavanju na snazi osiguranja ili drugog financijskog jamstva radi pokrića odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede koje su posljedica ratnih rizika na gore navedene iznose.³¹

S tim u svezi, toč. 1.10. Rezervi omogućuje državama pridržati pravo o izdavanju svjedodžbi tako da se odrazi ograničenja odgovornosti i zahtjeve za osiguranjem radi pokrića odgovornosti zbog smrti i tjelesne ozljede kao posljedice ratnih rizika, te uključi druga ograničenja, zahtjeve i iznimke ako smatra da u vrijeme izdavanja svjedodžbe to zahtjeva tržište osiguranja.

Države preuzimaju obvezu prihvatiti svjedodžbe o osiguranju izdanih od drugih država stranki u skladu sa sličnim rezervama.

28 V. čl. 3. Atenske konvencije iz 2002.

29 V. čl. 4., 11. i 12. Atenske konvencije iz 2002. godine.

30 V. točku 1.5. Rezervi.

31 V. točke 1.6. i 1.7. Rezervi. Na sva obvezna osiguranja prema Konvenciji primjenjuju se sljedeće klauzule:

- Institutska klauzula o isključenju rizika radioaktivnog onečišćenja, kemijskog, biološkog, biokemijskog i elektromagnetskog oružja, Institutska klauzula o isključenju rizika zloupotrebe računalnih sustava, Klauzula o automatskom prestanku i isključenju pokrića ratnih rizika. V. toč. 2.1. i 2.1. Smjernica.

Sva ograničenja, zahtjevi i iznimke bit će jasno naznačeni u Svjedodžbi izdanoj ili potvrđenoj na temelju stavka 2. članka 4.bis Atenske konvencije iz 2002.

5. UREDBA EZ 392/2009

Zbog jačanja sigurnosti pomorskog prijevoza i boljeg položaja putnika, u okviru Europske unije prihvaćena je Uredba o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nezgode (*Regulation (EC) No 392/2009*).³² Svrha je navedene Uredbe uvrstiti odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine u pravni sustav Unije.

Navedena bi Uredba trebala stupiti na snagu stupanjem Atenske konvencije iz 2002. godine, ali ne kasnije od 31. prosinca 2012. godine.

5.1. Područje primjene Uredbe

Uredba se primjenjuje na međunarodni i domaći prijevoz (unutar države članice) za brodove klase A i B³³ pod uvjetom da:

- brod vije zastavu ili je upisan u državi članici,³⁴
- ugovor o prijevozu sklopljen je u državi članici ili
- mjesto polazišta ili odredišta, prema ugovoru o prijevozu u državi je članici.

Isto tako, do 30. VII. 2013. Komisija će donijeti prijedlog kojim će proširiti primjenu Uredbe i na brodove klase C i D.

Primjenu Uredbe na brodove A klase, države članice mogu odgoditi do 31. 12. 2016. godine, a na brodove B klase do 31. 12. 2018. godine.

Uredba se ne primjenjuje na prijevoz putnika unutarnjim vodama, ali je Europska komisija zadužena za utvrđivanje posebnoga prijedloga glede prijevoza u unutarnjoj plovidbi.

5.2. Odgovornost prijevoznika prema Uredbi

Odgovornost prijevoznika glede putnika i prtljage, kao i pravila u svezi s osiguranjem odgovornosti ili drugog financijskog jamstva uređena su Uredbom, odgovarajućim člancima Atenske konvencije,³⁵ uz obveznu primjenu IMO

32 Regulation (EC) No 392/2009 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, OJ C 131, 28. 5. 2009. str. 24. O prijedlogu Uredbe v. u Pospišil Miler, M., Pospišil, M., *Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 59, Zagreb, 2009., str. 1023.

33 Brodovi A, B, C i D klase definirani su čl. 4. Direktive 98/18/EC.

34 Za potrebe Uredbe izraz «upisan u državi članici» u slučaju broda koji je u zakupu (*bareboat charter-in*), država zastave treba biti država članica ili država stranka Atenske konvencije iz 2002. v. čl. 12. Uredbe.

35 V. čl. 3. st. 1. Uredbe.

Smjernica³⁶. Tekst Atenske konvencije iz 2002. kao i IMO Rezerve i Smjernica nalaze se u Prilozima I. i II. Uredbe i čine njezin sastavni dio.

Treba naglasiti, da Uredba ne mijenja odredbe nacionalnih zakonodavstava koje primjenjuju odredbe Konvencije o općem ograničenju odgovornosti iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. godine, uključujući i bilo koju buduću izmjenu.³⁷

Ovo je bitno stoga što je Protokolom iz 1996. uvedena mogućnost da država stranka Protokola posebnim odredbama svoga nacionalnoga zakonodavstva propiše sustav odgovornosti koji se primjenjuje na tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, pod uvjetom da iznos ograničenje nije niži od iznosa predviđenog Protokolom. Pored toga, predviđena je mogućnost, da države stranke, urede sustav odgovornosti po kojem je odgovornost brodovlasnika neograničena.

U slučaju nepostojanja takvih odredbi nacionalnog zakonodavstva, odgovornost prijevoznika i stvarnog prijevoznika regulirat će se isključivo Uredbom.

Mogućnost propisivanja neograničene odgovornosti prijevoznika i/ili stvarnog prijevoznika postoji i Atenskom konvencijom iz 2002. (tzv. *opt-out klauzula*).³⁸

U odnosu na pribavljanje obveznog osiguranja odgovornosti Uredba propisuje da treba voditi računa o financijskim mogućnostima brodovlasnika i osiguratelja. Posebice kada se radi o manjim brodovlasnicima koji obavljaju prijevoz sezonskog karaktera.³⁹

5.3. Dodatne odredbe Uredbe

Uredba uključuje i dodatne odredbe, koje nisu predviđene Atenskom konvencijom. Tako uvodi obvezu plaćanja predujma za slučaj smrti ili tjelesne ozljede kao posljedice pomorske nezgode u iznosu koji nije manji od 21.000 EUR-a.

U skladu s čl. 6. Uredbe navedena obveza tereti prijevoznika koji je stvarno obavio cijeli prijevoz ili dio prijevoza na kojem se dogodila nezgoda. Predujam se plaća za pokriće financijskih potreba osobi koja je ovlaštena za naknadu i to u roku od 15 dana od njezine identifikacije.

Nadalje, čl. 4. Uredbe isključuje medicinska pomagala, kao što su invalidska kolica ili druga posebna oprema koju koriste putnici sa smanjenom pokretljivošću, iz primjene ograničenja odgovornosti za prtljagu i obvezuje na plaćanje odgovarajuće naknade koja će odgovarati vrijednosti nove ili popravljene prtljage.

Prilikom sklapanja ugovora ili prije polaska prijevoznik i/ili stvarni prijevoznik dužni su obavijestiti putnika o pravima koja im pruža Uredba.⁴⁰

Kada je ugovor u prijevozu sklopljen u državi članici, informiranje putnika treba obaviti prilikom sklapanja ugovora ili prije polaska, ukoliko je polazak u državi članici. U svim drugim slučajevima najkasnije na polasku.

36 V. čl. 3.st. 2. Uredbe.

37 V. čl. 5. Uredbe.

38 V. čl. 7. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. godine.

39 V. toč. (4) Uredbe.

40 V. čl. 7. Uredbe.

5.4. Pitanja nadležnosti, priznanja i ovrhe presuda

U skladu s toč.(11) iz Uredbe su isključene odredbe Atenske konvencije iz 2002. o nadležnosti, priznanju i ovrši presuda.⁴¹ Naime, Uredbom EZ 44/2001 pitanja o nadležnosti i priznanju i ovrši u građanskim i trgovačkim predmetima⁴² ulaze u isključivu nadležnost Unije.

Navedene odredbe Atenske konvencije iz 2002. postat će dio pravnog poretka Unije kada ista pristupi Atenskoj konvenciji iz 2002. godine.

6. STANJE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republika Hrvatska stranka je Atenske konvencije, baš kao i Protokola iz 1976. i Protokola iz 1990. godine.⁴³

Atenska konvencija i Protokol iz 1976. za Republiku Hrvatsku stupili su na snagu 12. travnja 1998. godine.⁴⁴

Protokol iz 1990. godine ne obvezuje Republiku Hrvatsku jer nisu ispunjeni uvjeti za njegovo stupanje na snagu na međunarodnoj razini.

Prijevoz putnika i prtljage u Republici Hrvatskoj reguliran je u dijelu VII. čl. 598.-633. Pomorskog zakonika.⁴⁵

Navedene odredbe prihvatile su rješenja Atenske konvencije, s time da je u pogledu visine prijevoznikove odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu putnika, te oštećenje i gubitak ručne i druge prtljage prihvatio iznose prema Protokolu iz 1990.⁴⁶

Tako se odgovornost prijevoznika u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika ograničava u svim slučajevima, na iznos od 175.000 PPV po putniku i putovanju.⁴⁷

Navedeno ograničenje primjenjivat će se samo u domaćem prijevozu, s obzirom na to da Protokol iz 1990. još uvijek nije ispunio uvjete za stupanje na snagu.

Pored toga, treba naglasiti da se na uređenje pitanja odgovornosti pomorskih prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage primjenjuju i instrumenti koji uređuju pitanje globalnog ograničenja odgovornosti brodovlasnika i drugih ovlaštenih osoba. Naime, osoba protiv koje je podnesen zahtjev za naknadu štete može biti ovlaštena koristiti se i tzv. općim (globalnim) ograničenjem odgovornosti. Globalno ograničenje odgovornosti primjenjuje se u odnosu na tražbine svih putnika koji su pretrpjeli štetu u istom događaju.

41 To su čl. 17. i 17. bis.

42 OJ L 12, 16. I. 2001. str. 1.

43 Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 2/1997.

44 Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 11/1998.

45 Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08.

46 V. čl. 620. i 621. Pomorskog zakonika.

47 V. čl. 620. st. 1. Pomorskog zakonika.

Kako je Republika Hrvatska obvezna Protokolom iz 1996. godine na Konvenciju o općem ograničenju odgovornosti iz 1976.⁴⁸ u čl. 392. Pomorskog zakonika navodi se da je u slučaju tražbina s naslova naknade štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika na brodu koje su nastale iz istog događaja, granica odgovornosti brodarka iznos od 175.000 PPV-a pomnoženih brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti na temelju upisnog lista.

7. ZAKLJUČNE NAPOMENE

U svezi s iznesenim novinama na području ugovora o prijevozu putnika i prtljage ostaje pitanje odnosa Republike Hrvatske prema navedenim izmjenama.

Autorica je mišljenja da treba zauzeti pozitivno stajalište prema svim izmjenama i dopunama odgovarajućih međunarodnih instrumenata kojim se poboljšava položaj putnika u pomorskom prijevozu.

Međutim, s obzirom na to da one još uvijek, na međunarodnoj razini, nisu naišle na šire prihvaćanje ni Republika Hrvatska ne treba žuriti s postupkom potvrđivanja Atenske konvencije iz 2002. godine.

Pored toga, kada ista stupi na snagu, posebice ako joj pristupi Europska unija i njezine članice,⁴⁹ Republika Hrvatska kao buduća članica Europske unije, bit će dužna obvezati se navedenom Konvencijom.

U tom slučaju trebat će provesti odgovarajući postupak potvrđivanja. Prilikom potvrđivanja treba svakako istaknuti rezerve navedene u IMO Rezervama i Smjernicama.

Kako Protokol iz 2002. godine predstavlja već treći instrument o izmjeni Atenske konvencije iz 1974. razlozi pravne sigurnosti i potrebe unifikacije materije pomorskog prijevoza putnika zahtijevaju donošenje jednog međunarodnog ugovora koje bi zamjenjivao ranije prihvaćene instrumente.

Protokol u čl. 17. st. 5. propisuje da države koje se obvezuju Protokolom iz 2002. godine moraju otkazati Atensku konvenciju iz 1974. i njezine Protokole iz 1976. i 1990. s učinkom otkazivanja od datuma kada Protokol iz 2002. za njih stupi na snagu.

S tim u svezi, prilikom potvrđivanja Protokola iz 2002. na Atensku konvenciju iz 1974. godine trebat će provesti odgovarajući postupak otkazivanja Atenske konvencije kako je izmijenjena Protokolima iz 1976. i 1990. godine.

U svakom slučaju, treba voditi računa da će se navedeni sustav odgovornosti predviđen Atenskom konvencijom iz 2002., iako ne ispuni uvjete za stupanje na snagu, primjenjivati od 1. siječnja 2013. Uredbom EZ 359/2009.

48 Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12/2005. Za Republiku Hrvatsku stupio na snagu 13. VIII. 2006.

49 Čl. 19. Protokola iz 2002. godine regulirana je mogućnost da Europska unija, kao regionalna zajednica za gospodarsku integraciju postane strankom Protokola.

Ako Republika Hrvatska do toga vremena postane članica Europske unije odredbe Uredbe primjenjivat će se izravno.

U tom pravcu, do kraja 2012. godine, prijevoznici koji obavljaju prijevoz putnika i prtljage trebaju se pripremiti na zahtjeve novog sustava odgovornosti: pooštrenu odgovornost, visoke iznose odgovornosti pa čak i neograničenu odgovornost, obvezno osiguranje odgovornosti i pribavljanje svjedodžbe o navedenom osiguranju.

Ako se traženo obvezno osiguranje odgovornosti ne zadrži u okviru P&I pokrića, trebat će naći pokriće kod nekih drugih komercijalnih osiguratelja. Navedene obveze utjecat će na ekonomsko poslovanje brodarskih poduzetnika koji obavljaju prijevoz putnika i prtljage, a vjerojatno i na cijenu pomorskog putničkog prijevoza.

Summary

IS THERE A NEED FOR THE REPUBLIC OF CROATIA TO ADOPT THE 2002 ATHENS CONVENTION?

The 2002 Athens Convention significantly alters the system of maritime carrier's liability for the death of or personal injury to a passengers in regard to the system of liability imposed by the 1974 Athens Convention and its amendments, the 1976 and 1990 Protocols.

The twotier liability system, high limits of carrier's liability, mandatory liability insurance with direct civil liability actions against the insurer, without any doubt, have been solutions that improve the position of the passenger.

Nevertheless, the aggravated conditions of carrier's liability are the main reason that even after eight years of adoption of the Convention the conditions for its entering into force have not yet been completed.

Due to this fact, the special Reservation and Guidelines for Implementation of the 2002 Athens Convention were adopted by the International Maritime Organization. The legal instrument contains appropriate reservations that state parties can enter to the 2002 Convention in the process of its ratification.

In 2009 the European Union adopted the Regulation on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents. The Regulation implements the 2002 Athens Convention in European legal system. Regardless of the adoption of 2002 Convention by the Union and their state parties, the Regulation is coming into force no later than 31st December, 2012.

Having this in mind, the author in the article puts a strong emphasis on the issue of relationship between the Republic of Croatia and 2002 Athens Convention. The author pays a special consideration to all legal and economic consequences, which could be caused by its implementation.

Key words: carrier, carrier who actually performs the carriage, liability, limits of liability, mandatory insurance.

Zusammenfassung

SOLLTE DAS ATHENER ÜBEREINKOMMEN AUS DEM JAHRE 2002 VON DER REPUBLIK KROATIEN RATIFIZIERT WERDEN?

Das Athener Übereinkommen aus dem Jahre 2002 ändert im Wesentlichen das System der Haftung von Seebeförderern für Tod und Körperverletzung der Reisenden im Vergleich zum Athener Übereinkommen aus dem Jahre 1974 - geändert durch Protokolle aus 1976 und 1990. Zweinstanzliches Haftungssystem; hohe Grenzen

der Befördererhaftung; Haftpflichtversicherung und die Möglichkeit direkter Geltendmachung des Anspruchs gegenüber Versicherer bringen zur günstigeren Position der Reisenden bei. Als Folge strengerer Bedingungen der Befördererhaftung hat die Konvention allerdings auch acht Jahre nach ihrer Erlassung (2002) immer noch nicht die Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt. Aus diesem Grunde sind im Jahre 2006 im Rahmen der Internationalen Seeorganisation besondere Vorbehalte und Leitlinien für die Anwendung des Athener Übereinkommens aus 2002 eingeführt worden. Diese beinhalten die erforderlichen Vorbehalte, welche die Mitgliedstaaten bei der Konventionsgenehmigung (2002) geltend machen können. Europäische Union hat darüber hinaus 2009 die Verordnung über die Befördererhaftung für Reisenden bei Unfällen erlassen. Diese Verordnung umsetzt das Athener Übereinkommen aus 2002 in das europäische Rechtssystem. Am 31. Dezember 2012 wird sie ungeachtet dessen, ob das Athener Übereinkommen aus 2002 von der Union und deren Mitgliedstaaten ratifiziert wird oder nicht, in Kraft treten. In Anbetracht dessen wird die Frage des Verhältnisses von Republik Kroatien gegenüber dem Athener Übereinkommen aus 2002 hervorgehoben. Alle rechtlichen und wirtschaftlichen Folgen der Übereinkommensanwendung werden dabei in Betracht gezogen.

Schlüsselwörter: *Beförderer, echter Beförderer, Haftung, Haftungsbeschränkung, Haftpflichtversicherung.*

Riassunto

E' NECESSARIO CHE LA REPUBBLICA DI CROAZIA RATIFICHI LA CONVENZIONE DI ATENE DEL 2002?

La Convenzione di Atene del 2002 modifica il sistema di responsabilità del trasportatore marittimo in caso di morte e lesioni fisiche del passeggero in misura consistente rispetto al sistema di responsabilità previsto dalla Convenzione di Atene del 1974, come modificata dai Protocolli del 1976 e del 1990.

Il doppio grado di responsabilità, gli elevati confini della responsabilità del trasportatore, l'assicurazione obbligatoria da responsabilità unitamente all'azione diretta nei confronti dell'assicuratore senza dubbio rappresentano soluzioni che migliorano la posizione del passeggero.

Peraltro, proprio l'indurimento delle condizioni della responsabilità da trasporto è la ragione principale per la quale nemmeno dopo otto anni la Convenzione del 2002 non soddisfa le condizioni necessarie per l'entrata in vigore.

Per queste ragioni in seno all'Organizzazione marittima internazionale nel 2006 sono state emanate specifiche Riserve e Direttive ai fini dell'applicazione della Convenzione di Atene del 2002.

L'Unione europea nel 2009 ha emanato il Regolamento sulla responsabilità del trasportatore marittimo nei confronti del passeggero in caso di sinistro. Il Regolamento implementa la Convenzione di Atene del 2002 nel sistema giuridico europeo. Indipendentemente dalla ratifica della Convenzione di Atene del 2002 da parte dell'Unione e degli stati membri, il Regolamento entrerà in vigore negli stati membri al più tardi entro il 31 dicembre 2012.

Alla luce di tali considerazioni, nel contributo si esamina in particolare la questione del rapporto tra la Repubblica di Croazia e la Convenzione di Atene del 2002, valutando tutte le conseguenze giuridiche ed economiche che potrebbero derivare dalla sua applicazione.

Parole chiave: *trasportatore, trasportatore reale, responsabilità, limitazione della responsabilità, assicurazione obbligatoria.*